
MOTOR
SKRZYDŁA i
MOTOR

Cena 20 zł.

1 - 7 września 1947

SKRZYDŁA I MOTOR

Rok II Nr 35 (63)

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

Święto lotnictwa polskiego

BŁĘKITNY ARTYKUŁ

Spójrz w niebo. Na bladobłękitnej kopule — białe, miękkie, wypukłe cumulusy. Płaskie u spodu, kłębią się wielkimi kopułami ku górze, rosną w potężne, dziwaczne baszty, wieżyce i turnie. Prześwieca przez nie słońce, złocąc, rozświetlając ich brzegi.

Patrz uważnie.

Tam nad najwyższą z chmur czernieją ciemne, niewielkie kropki. Wsłuchaj się w ciszę. Dźwięczy w niej równy spokojny śpiew silników. Ciemne punkty rosną, zmieniły się już w niewielkie, dziecinne sylwetki samolotów. Odróżniasz charakterystyczny kształt podwójnego steru, obrys silników i smukłego kadłuba — to Pe — 2. Są już w zenicie nieba, prostopadle nad Tobą... Zniknęły!

Nie zniknęły. Słońce błyska w płatach. Rośnie, potężnieje melodia silników. Nurkują. Prostopadle pędzą ku ziemi. Spadają z sześciu, czy z siedmiu tysięcy metrów w ciągu kilku sekund. Nurkują bombowce i piloci, sępom nie maszynom, ptakom nie ludziom podobni... Załamany lot, wytrysnęły w powietrze.

Tuż nad ziemią w ryku silników mkną szturmowe Iły. Groźne, pancerne maszyny.

W dół i w górę śmigają małe, zwrotne, kąśliwe Jaki. Zwijają się w beczkach, loopingach i przewrotach, spadają spod chmur, by znowu pomknąć prawie pionowo w górę, niosąc na błękitnych skrzydłach znamię szybkości — smugi rozdartego powietrza.

Czy to walka powietrzna?

Nie, dziś maszyny bojowe i ludzie powietrza święcą po raz trzeci w wolnej Ojczyźnie swój dzień — Święto Lotnictwa.

Dzień Lotnictwa to święto nie tylko lotników, to święto wielotysięcznej rzeszy miłośników lotnictwa, to święto całego Kraju. Lotnictwo jest częścią wojska, groźną bronią, gwarancją pokoju, jest środkiem komunikacyjnym i transportowym, szybszym i lepszym od wszystkich innych, a zatem ważnym ogniwem odbudowy gospodarczej; jest pięknym i szlachetnym sportem wychowującym ludzi o twardych, czystych charakterach, a zatem ważnym czynnikiem wychowawczym.

Choć nigdy nie widziałem się z Tobą i nie znamy się osobiście wiem doskonale, jestem zupełnie pewny, że chcesz być lotnikiem. Wiem, że swoje miejsce w lotnictwie napewno znajdziesz, bo przecież żaden chyba rodzaj pracy nie potrzebuje ludzi o tak rozmaitych kwalifikacjach, jak lotnictwo.

Wiem także, że tegoroczne Święto Lotnictwa, które w dniu 7 września obchodzi cała Polska jest dla Ciebie i dla mnie poważnym przeżyciem, dniem uroczystym, w którym przeprowadzamy analizę pracy wykonanej i układamy plany na lotniczą błękitną przyszłość. I dlatego, w tym właśnie dniu chcę Ci przypomnieć o dwu najważniejszych rzeczach. O dwu sprawach, o których musisz pamiętać.

Lotnictwo Polski Odrodzonej, lotnictwo naszej ludowej Ojczyzny wyrosło z myśli i czynu zbrojnego polskiej demokracji. Wyrosło z pracy ludzi, którzy w ciężkich dniach wojny i niewoli umieli znaleźć właściwą drogę ku wolności: drogę przebudowy społecznej i gospodarczej Polski, drogę sojuszu i braterstwa ze Związkiem Radzieckim i innymi narodami słowiańskimi. Jaki, Iły, Pe — 2 i Po —2 przyniosły biało - czerwony sztandar — Warszawie, polskość — Ziemiom Zachodnim, miano granicy — Odrze i Nysie, pomstę za Wrzesień — Berlinowi. Lotnictwo polskie dnia dzisiejszego to gałęzie tego drzewa, którego korzeniami jest pułk myśliwski „Warszawa", pułk bombowy „Kraków", 3-ci i 4-ty pułki szturmowe.

Lotnictwo nasze, lotnictwo polskiej demokracji musi mieć w swych szeregach świadomych, myślących obywateli — i takim być musisz.

Druga sprawa, o której chcę z Tobą mówić to zagadnienie drogi, którą masz przed sobą.

Chcesz być lotnikiem, ale wiesz przecież, że nie wystarczy chcieć rozwiązać zadanie matematyczne, ale trzeba je umieć rozwiązać. Chcę Ci w rozwiązaniu tym pomóc.

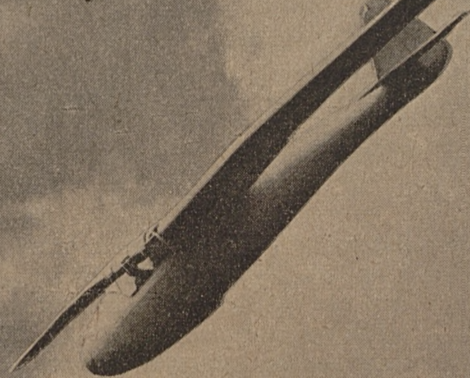
Wzór równania, którego początkową wartością jesteś Ty, a którego wynik ma przynieść Ci zasłużone miano lotnika jest prosty i nie skomplikowany. Istnieje organizacja — Liga Lotnicza —, która Ci drogę rozwiązania wskazuje: organizacja Koła Ligi Lotniczej, modelarstwo, szybownictwo, spadochroniarstwo, latanie silnikowe. Jeśli kochasz lotnictwo, jeśli chcesz być lotnikiem musisz być organizatorem i czynnym członkiem Ligi.

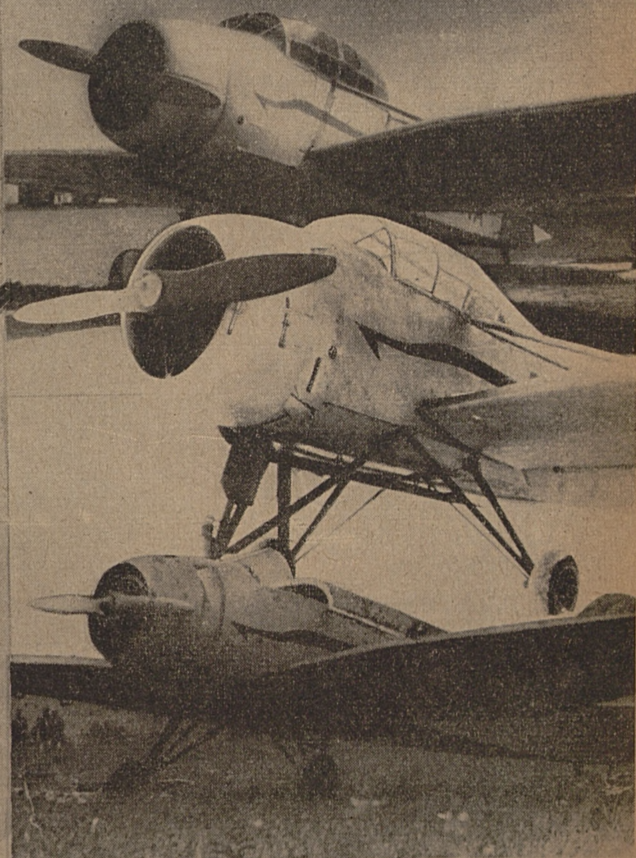
Pozostają już tylko dwie niewiadome: Twoja praca i nauka. Wartości jakie podstawisz na ich miejsce wpłyną na wynik: na to, jak szybko i jakim zostaniesz lotnikiem, jak szybko wejdziesz na błękitne gościńce polskiego nieba.

SAMOLOTY PLL „LOT"

NASZE KONSTRUKCJE 1945-47









W OSŁONIE PRZEPRAWY

JANUSZ MEISSNER

Major Stanisław Lisiecki ma lat 38. Wykonał 39 lotów bojowych; 23 razy walczył w powietrzu z lotnikami niemieckimi; z odznaczeń polskich zdobył Krzyż Walecznych i Srebrny Krzyż Zasługi, z radzieckich zaś — Order za wojnę w Obronie Ojczyzny kl. II oraz Medal za Zasługi Wojenne.

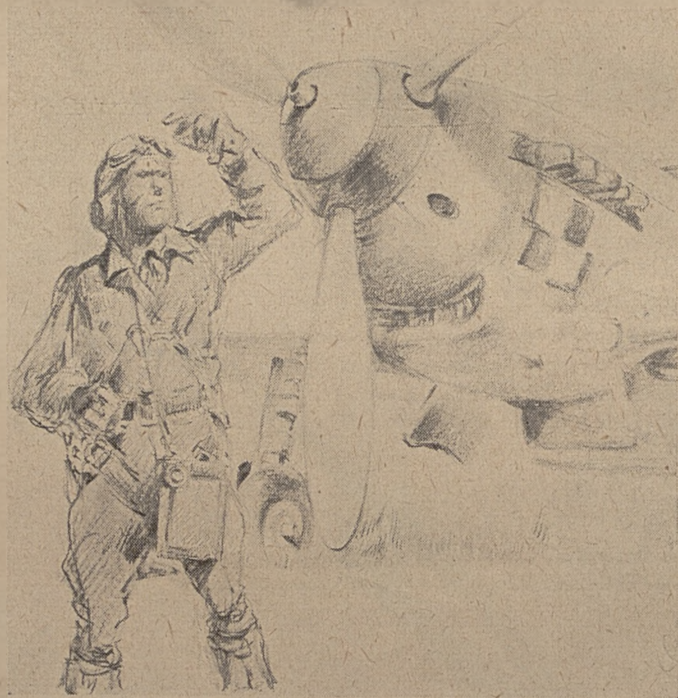
Nigdy — ani przedtem, ani potem — nie miałem takiego dowódcy — powiedział major Lisiecki, skończywszy opowiadać o nieudanej wyprawie przeciw desantom niemieckim pod Kołobrzegiem, w której zginął pułkownik Tałdykin.

Powiedział to w obecności pułkownika Wicherkiewicza, który zresztą bynajmniej nie poczuł się tym dotknięty i pierwszy z obecnych przyświadczył gorąco, że Jan Tałdykin był dowódcą zupełnie wyjątkowym. Inni zgodzili się również z jego zdaniem, a kapitan Szurka, oficer techniczny, dodał, że pułk miał w ogóle szczęście do dobrych dowódców.

— Major Gaszin też był dobry chłop — oświadczył beznamiętnie.

I na to zgodzili się jednogłośnie: Gaszin zostawił po sobie wspomnienie pogodne, jakkolwiek niewiele latał, i dowodził inaczej niż Batka — Tałdykin.

— Ufał nam bardzo — powiedział Lisiecki. — Wtedy dowódcy eskadr i kluczów byli już doświadczeni i rzeczywiście można im było powierzyć dowodzenie w powietrzu.



— Czasem udawał strasznie groźnego... hm — strasznie groźnego wujaszka — wtrącił porucznik Czownicki. — Zapowiadał na odprawie, że jeżeli załogi nie wykonają zadania w stu procentach, to nie mają po co wracać, bo on im... Nikt z nas, a zapewne i on sam, nie wiedział, jaka przeraźliwa groźba kryje się w tym niedokończonym zdaniu. Ale w gruncie rzeczy był wyrozumiały i nikogo nie zganił bez powodów. Wysyłając nas do akcji, od chwili startu aż do powrotu wyprawy niepokoił się o nas w duchu, usiłując tego nie okazywać, co mu się zresztą prawie nigdy nie udawało. Pamiętacie, jak major Lisiecki nie wrócił znad Berlina? Gaszin wtedy nawet pić nie chciał z nami ze zmartwienia, choć każdy wie, że to bardzo pomaga po stracie kolegi.

— Utrzymywał później, iż miał przeczucie że wrócę — uśmiechnął się major. — No i wróciłem — tyle, że potłuczony na kwaśne jabłko...

— I dopiero popili! — rzekł z podziwem kapitan Szurka.

Lisiecki potrząsnął głową.

— Trzeba było — powiedział z przekonaniem. — Byłem pewien, że nie wyjdę z tego. Gdyby nie ta kopka siana...

— Muszę to usłyszeć od początku — oświadczyłem stanowczo.

Major spojrzał na mnie wesoło, a pułkownik Wicherkiewicz zarządził napełnienie kieliszków.

— Pod to „cudowne ocalenie".

Trunek był zacny i miał właściwość rozwiązywania języków, co już stwierdziłem poprzednio. Major Lisiecki podlegał temu jego działaniu na równi z innymi, a w wesołym spojrzeniu jego czarnych oczu błyskały od czasu do czasu iskierki dowcipu zaprawionego leciutką ironią. Słuchałem go z przyjemnością, bo umiał opowiadać plastycznie i żywo. Podczas gdy mówił, ciemna cera jego twarzy nabierała jeszcze rumieńców, a dobrze zbudowana, nieco krępa postać była w nieustannym ruchu, jakby gorący temperament tego człowieka przelewał się w nim i kipiał, nie pozwalając siedzieć spokojnie jego cielesnej powłoce.

— Mieliśmy osłaniać przeprawę pod Kremen, na kanale Ruppiner — zaczął, poprawiając się w wygodnym fotelu. — To było w końcu kwietnia — trzydziestego, zdaje się. Cztery JAK-i, dziewiątki. Bardzo dobre maszyny. Miałem lecieć ja, Krempa (taki niewinny aniołek blond — zna go pan przecież? — dobry pilot), a w drugiej parze Gołubicki i Suszek. Major Gaszin nie dał nam zjeść śniadania. Przed piątą z rana meldowaliśmy się u niego i właśnie wtedy zapowiedział bardzo ponurym głosem, że jeżeli Niemcy rozbiją przeprawę, to lepiej dla nas będzie w ogóle nie pokazywać się na oczy. I tak o świcie wystartowaliśmy z lotniska Leuenberg przy niskim pułapie, słabej widoczności i dźwiękach marsza, który grały nam kiszki. Wiatr z południowego wschodu, od Berlina, który się już palił. Dlatego w powietrzu unosiła się stale zawiesina dymu i sadzy, bardzo nieprzyjemna w czasie lotu.

— Zanim dolecieliśmy do Oranienburga, drugiej parze zaczęły nawalać silniki. Zawrócili obaj, a my z Krempą — dawaj ratować honor pułku nad tą przeprawą. Nasze radiostacje usiłowały w nas wmówić, że obskakują nas Focke-Wulffy, ale rzeczywistość zaprzeczała tym wiadomościom. Tylko jedna

para Niemców pokazała się od strony Berlina, ale nikt nas nie „obskakiwał", a ten patrol też oddalił się zaraz, nie wdając się z nami w walkę.

— Trzeszczało mi w słuchawkach, więc zły byłem na naszych specjalistów radiotów, ale może być, że to Krempa tak przez radio zgrzytał zębami, bo nie wolno nam było zejść znad tej przeprawy, a on marzył o walce powietrznej z owym nieśmiałym patrolem. Kręciliśmy się w kółko, bardzo głodni i w coraz gorszych humorach, bo czas upływał, paliwo się nam kończyło, a zmiany nie było widać. Pan z pewnością wie, jak to jest przy takiej osłonie: człowiek wykręca szyję na wszystkie strony, szukając ewentualnego przeciwnika, a ten ewentualny przeciwnik nie taki głupi, żeby się nadziać na dwu głodnych i bardzo złych Polaków. W dole pod tobą pełzają kolumny wojska po świeżych wiórach i przesuwają się jak długi szereg mrówek po wąskich przęsłach. Saperzy pływają tam i z powrotem na swoich łupinkach, jak muchy w smole. A raz po raz w brzeg wali artyleria i pocisk wydrąża nowy lej na drodze, żeby było co zasypywać. Po godzinie chce się rzygać z nudów, a zmiany naturalnie niema. Przy tym człowiek ma zjawy i wizje, które rozstrajają mu nerwy.

— Pan miewa wizje? — zapytałem zdumiony.

Roześmiał się krótko i zmróżył jedno oko.

— Wtedy miałem. Zjawiały się przede mną kolejno: duży kubek kawy, *taka* bułka z masłem i otwarta półkilogramowa puszka konserw. Zwariować można! — zawołał, rzucając się w tył na oparcie fotela.

— Jak mi się to przywidziało po raz trzeci wywołałem Trawę i powiadam: „U mnie dziewięćdziesiąt dziewięć!"

To zdanie oszołomiło mnie do reszty. Przeleciało mi przez głowę, że ten wesoły, zdrowo wyglądający człowiek, który „wywoływał trawę" i „miał dziewięćdziesiąt dziewięć" po fantasmagoriach w postaci kawy z „taką" bułą i konserwami — nie zupełnie panuje nad swym umysłem. Ale okazało się, że „Trawa" to nazwa stacji radiowej, „dziewięćdziesiąt dziewięć" zaś jego umownym szyfrem i znaczy po prostu: „mamy paliwa tylko tyle, ile go trzeba na powrót do lotniska".



— Długo nie było odpowiedzi — mówił dalej, pochylając się ku mnie — aż w końcu słyszę: „Wam czterdzieści osiem", czyli — możecie lecieć z powrotem. No — chwała Bogu! Tymczasem wiatr się zmienił i przygnał z północy bardzo niskie chmury. Zwaliło się to razem z deszczem w dolinę Haweli grubą warstwą i szło powoli ku Berlinowi, zagarniając już Welefanz i całą plątaninę torów kolejowych u północnych krańców miasta. Zdecydowałem się okrążyć strefę chmur od południa, przelatując nad Berlinem, żeby potem wyjść pomiędzy Bernau a Blümberg i wzdłuż toru kolejowego dobić do lotniska.

— Krempa leciał za mną, trochę wyżej, i osłaniał mnie na wszelki wypadek, bo nad Berlinem często kręcili się myśliwcy niemieccy, chodząc na różnych wysokościach silnymi patrolami. Stale ze mną latał w parze i miałem do niego zaufanie, bo nigdy nie tracił głowy w niebezpieczeństwie. Trochę do nas strzelano z ziemi, ale niezbyt celnie. Zresztą — tak czy inaczej — musieliśmy lecieć najkrótszą drogą, bo wskaźniki benzyny zbliżały się do zera. Przedmieścia płonęły i w powietrzu było tyle dymu, że drapało nieznośnie w gardle. Nie mogłem dojrzeć domów i ulic za tą szarą przesłoną, która ścieliła się w smugi i falowała wolno, leniwie, opadając i wznosząc się na przemian. Tylko błyski ognia działowego i czerwone łuny pożarów przebijały się przez nią czasem, jak migotanie płomienia świecy przez matową szybę.

— Z niecierpliwością wypatrywałem wolnej przestrzeni, która zaczyna się poza okrężną autostradą, między dwiema jej odnogami do Eberswalde i do Kistrzynia. Dym zdawał się już rzednąć w tamtej stronie. Dostrzegłem jakieś tory kolejowe i zieleń drzew, czy może ogrodów podmiejskich. Wtem znów zaczęto do nas strzelać: czerwone jarzące się banieczki pocisków świetlnych śmignęły stromymi, wysokimi parabolami. Na prawo, przede mną i na lewo. Nagle zbliżyły się ku mnie i jedna z nich wytrysnęła tuż przed silnikiem samolotu, który trafił w wir powstały na jej torze. Odczułem, jak przysiadł i dźwignął się, skręcając z kursu, jakby na niewidzialnym progu, leżącym skośnie do kierunku lotu. Zrobiło mi się gorąco: pocisk był bardzo bliski, a to zawsze robi wrażenie.

— Pochyliłem drążek sterowy w przód i na lewo, chcąc wykonać unik, i w tej samej chwili poczułem gwałtowny wstrząs. Pomyślałem, a może nawet powiedziałem na głos: „Trafiony!" i machinalnie wyrównawszy stery, w napięciu czekałem, co się stanie dalej. To oczekiwanie z pewnością nie trwało dłużej niż dwie lub trzy sekundy. Ster ciążył mi w dłoni, jakby środek ciężkości samolotu nagle zmienił położenie, przesuwając się w przód. Przez głowę cwałem przeleciały mi obrazy i sytuacje: otwieram owiewkę, odpinam klamrę pasów, wysuwam się z kabiny, odwracam JAK-a na plecy, wypadam, odbezpieczam spadochron... (Dokończenie nastąpi)

REGULAMIN OKRĘGOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH DLA JUNIORÓW

Celem wdrożenia młodych pilotów szybowcowych do systematycznej pracy sportowej i dania im możności porównania sił Aerokluby Regionalne względnie Ośrodki Ćwiczebne Szybownictwa zorganizują z inicjatywy Ligi Lotn. w okresie 30.VII. — 30.IX.47. **Okręgowe Zawody Szybowcowe dla Juniorów.**

W zawodach wezmą udział piloci szybowcowi, którzy uzyskali podkat. „C" pil. szyb. po wojnie, a ponadto posiadają conajmniej wylatanych 6 godzin, w tym 15 startów na szybowcu treningowym (GB-II) i 20 startów w lotach szybowcowych za wyciągarką.

Zgłoszenia zawodników mogą nastąpić tylko przez organizacje lub stowarzyszenia uprawiające sport szybowcowy. (Sekcje Szybowcowe Aeroklubów, Sekcje Lotnicze Politechnik i Organizacje Młodzieżowe).

Trzydniowy program zawodów obejmuje:

PIERWSZY DZIEŃ

Próba I. Manewrowanie esami do lądowania na punk. (punktowane esy i lądowanie na punkt).

Każdy zawodnik wykona 3 starty w lotach szybowcowych za wyciągarką za przednim zaczepem. Lądowanie odbywać się będzie na linii litery „T" w prostokącie zamkniętym 40 mtr. x 8 mtr. Litera „T" umieszczona będzie dokładnie w pośrodku pola.

Ocena: Dokładne lądowanie na punkt „T" tzn. hak startowy szybowca znajduje się na wysokości górnego ramienia litery „T" — „20" pkt. każdy metr niedokładności powoduje stratę jednego punktu. Lądowanie za wyznaczonym polem nie jest punktowane.

Ocena esów:

Wzorowe wykonanie esów	— 10 pkt
Bardzo dobre	— 8 „
Dobre	— 6 „
Średnie	— 3 „
Złe	— 0 „

DRUGI DZIEŃ

Próba II. Termiczny lot żaglowy. (Punktowany czas lotu). — Każdy zawodnik wykona 4 starty w lotach za wyciągarką za przednim zaczepem.

Ocena: Za każde 10 minut lotu zawodnik otrzyma 5 pkt. z tym, że lot poniżej 10-ciu minut nie będzie punktowany. (Czas mierzony będzie od chwili ruszenia szybowca i zaokrąglany do dolnej minuty).

TRZECI DZIEŃ

Próba III. Przelot. (Punktowana odległość przelotowa). — W zależności od warunków dnia ilość startów ustali K.S.

Komisja sportowa Zawodów po ustaleniu punktach za wykonanie dwu pierwszych prób i ogłoszeniu kolejności zdobytych miejsc w zależności od ilości posiadanych szybowców treningowych (GB-II) wyznaczy tylu zawodników, ile posiada szybowców do wykonania trzeciej próby.

Ocena: Minimum odległości przelotowej wynosi 20 klm. Za każdy uzyskany kilometr powyżej minimum, zawodnik otrzymuje 5 pkt (Np. 20 klm — 0 pkt., 50 klm — 150 pkt. itd.).

PUNKTY KARNE I DYSKWALIFIKACJA

Każdy zawodnik za przekroczenie bezpieczeństwa lotu lub uszkodzenia sprzętu otrzyma punkty karne lub zostanie zdyskwalifikowany.

Przy starcie:

Start przedwcześnie wyrwany — **50 pkt karnych.** Lot na lince prowadzony na nadmiernej szybkości powodującej przeskakiwanie szybowca z jednego kąta natarcia na drugi (rozbujanie szybowca)—**50 pkt karnych.** Za późne odczepienie—**50 pkt karnych.** Odcięcie linki z powodu późnego odczepienia — **dyskwalifikacja.**

Krążenie termiczne wyraźnie poniżej 100 mtr wysokości **50 pkt karnych.** Za wejście w chmurę podczas lotu żaglowego **dyskwalifikacja.**

Lądowanie.

Za wykonanie ostatniego zakrętu do lądowanie poniżej 20 mtr wys. **dyskwalifikacja.** Uszkodzenie szybowca przy lądowaniu w pierwszej i drugiej próbie **dyskwalifikacja.** Za uszkodzenie szybowca przy lądowaniu w próbie trzeciej **utrata wszystkich punktów za odległość przelotową.** Lądowanie z nieprawidłowego kierunku **50 pkt karnych.**

UWAGI:

Organizator Zawodów powoła Komisję Sportową, która na podstawie komunikatów meteorologicznych zadecyduje o wyborze dnia i kolejności wykonania prób oraz przeprowadzi ocenę wszystkich prób jak również ustali ilość startów dla zawodników, którzy zdobędą szybowce na przelot. Kolejność startów we wszystkich próbach ustali losowanie, przeprowadzone przez Komisję Sportową.

W sprawach wątpliwych i celem uzyskania dodatkowych wyjaśnień należy zwracać się do Wydz. Wyszkolenia I. S. Bielsko, 3 maja 3.

INSTRUKCJA DLA KÓŁ SZKOLNYCH LIGI LOTNICZEJ

Zarząd Koła L.L. ustala program pracy, który winien obejmować:

§ 1.

1) Wyznaczenie każdemu członkowi Koła pewnego odcinka pracy w Kole Ligi Lotniczej.
2) Zorganizowanie świetlicy i czytelni w szkole.
3) Zorganizowanie i prowadzenie modelarni lotniczej w porozumieniu z Kierownikiem szkoły (nauczycielem robót ręcznych).
4) Organizowanie odczytów o lotnictwie.
5) Organizowanie wycieczek na lotniska, szybowiska, do modelarni i warsztatów.
6) Organizowanie kursów teoretycznych z zakresu modelarstwa, szybownictwa i spadochroniarstwa w porozumieniu z obwodem LL.
7) Eliminacja najbardziej aktywnych i zdolnych członków Koła, celem wysłania ich na letnie kursy szkolenia szybowcowego w Ośrodkach Wyszkoleniowych Ligi Lotniczej i propagandy.
9) Zbieranie informacji o sprzęcie lotniczym w terenie i przekazywanie tychże do Obwodu LL.
10) Utworzenie biblioteki lotniczej.
11) Zbieranie materiałów do albumu lotniczego Koła LL.
12) Prenumerata i rozpowszechnianie miesięcznika „Skrzydlata Polska" i tygodnika „Skrzydła i Motor" — które powinny stać się organem Kół Szkolnych L.L.

§ 2.

PRACE TERENOWE KOŁA LIGI LOTNICZEJ

1) Utrzymanie ścisłego kontaktu z innymi Kołami szkolnymi w danym Obwodzie.
2) Organizowanie międzyszkolnych zawodów modeli latających.
2) Organizowanie w uzgodnieniu z Obwodem LL obozów szybowcowych, celem praktycznego szkolenia w pilotażu członków Koła.

ZARZĄD GŁÓWNY
DYREKCJA NACZELNA
LIGI LOTNICZEJ



Z. W.

Samoloty polskie III

PZL-43

DANE OGÓLNE.

ROK BUDOWY 1937.

Samolot ten stanowił rozwinięcie „Karasia". Różnił się od niego uzbrojeniem i silnikiem. Samolot P-43 był przystosowany do wywiadu bliskiego lub dalekiego, dziennego lub nocnego, a także mógł być używany do działań szturmowych. Załogę stanowiło 3 ludzi. Uzbrojenie składało się z 4 k.m.: dwóch — pilota strzelającego przez śmigło, oraz k.m. strzelca z podstawą o napędzie hydraulicznym i k.m. obserwatora strzelającego pod kadłubem do tyłu. Ładowność bomb jak przy samolocie P-23.

BUDOWA.

Wolnonośny dolnopłat konstrukcji metalowej. **Skrzydło** trójdzielne, duralowe, składa się z części środkowej dwudźwigarowej, łączącej się z kadłubem, oraz z części końcowych, odejmowanych konstrukcji kesonowej. **Kadłub** o pracującym pokryciu, podłużnicowy, usztywniony ramami, wykonany z duralu. **Usterzenie** jak przy P-23. **Podwozie** 2-goleniowe, cakowicie oprofilowane. **Silnik** Gnôme & Rhône 14 N 01 o mocy 970 KM na wys. 3 800 m. Śmigło trójłopatkowe, metalowe, nastawne na ziemi. Samolot wyposażony był w radiostację nadawczo-odbiorczą i aparat fotograficzny.

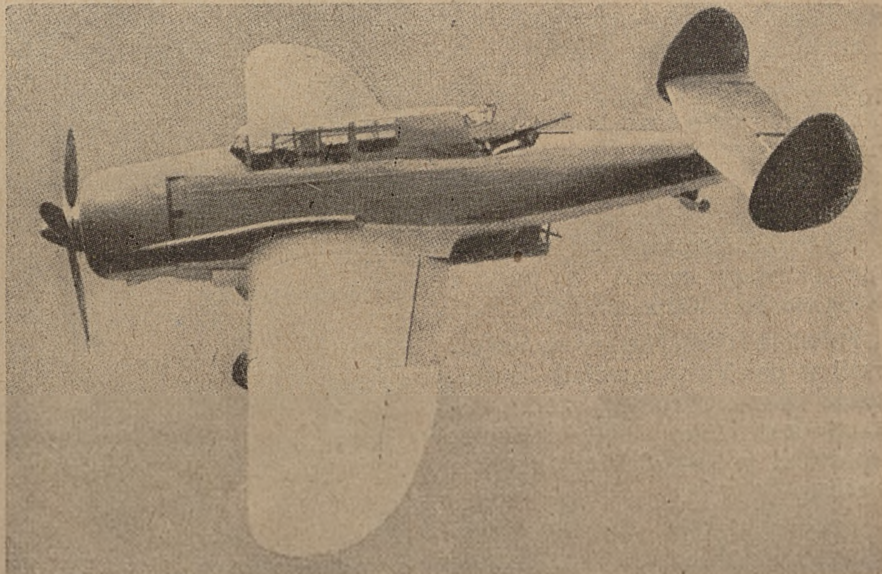
DANE LICZBOWE.

Rozpiętość 13,95 m
Długość 9,95 m
Wysokość 3,3 m
Powierzchnia nośna 26,8 m²
Wydłużenie płata 7,3
Ciężar własny 2 000 kg
Ciężar użyteczny zależnie od zadania 1 330, 1 100, 1 525 kg
Obciążenie jednostkowe 129 kg/m²
Obciążenie mocy 3,64 kg/KM

OSIĄGI (ciężar całkowity 3 100 kg)

Szybkość max. na wysokości 4 000 m 365 km/godz
Szybkość max. na wysokości 0 m 298 km/godz
Szybkość podróżna 300 km/godz
Czas wznoszenia się na wysokość 4 000 m 12 min
Pułap praktyczny 8 500 m
Zasięg największy (bez bomb) 1 250 km
Zasięg z 700 kg bomb 600 km

Uwaga: Eksportowany do Bułgarii.



Na zdjęciu: PZL „Sum"

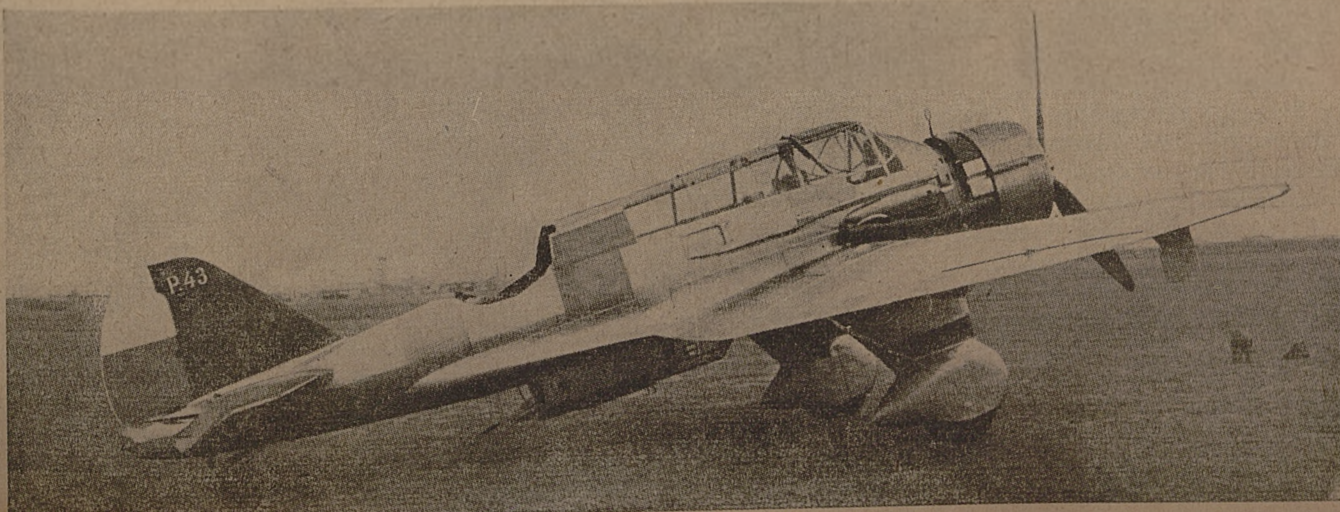
PZL „SUM"

DANE OGÓLNE.

ROK BUDOWY 1938.

Przeznaczeniem tego samolotu, będącego dalszą ewolucją samolotów P-23 i P-43, był daleki wywiad i lekkie bombardowanie. Załoga składała się z trzech ludzi: pilota, obserwatora i bombardiera strzelca. Uzbrojenie: 6 k.m. w tym 4 stałe pilota, 2 ruchome(górne i dolnotylnie stanowiska strzeleckie), oraz 600 kg bomb zawieszonych pod środkową częścią skrzydła. (d. c. n.)

Na zdjęciu: PZL P-43



TRZY LATA TEMU BOMBARDOWALIŚMY BERLIN

Trzecie Święto Lotnictwa Odrodzonej Polski jest okazją do sumowania rezultatów osiągniętych; okazją miłą — bo z dumą możemy stwierdzić, że i na tym polu osiągnęliśmy bardzo dużo.

Spójrzmy na osiągnięcia lotnictwa wojskowego.

Zaczynaliśmy od niczego, w momencie największych zmagań na froncie wschodnim; w momencie, kiedy ważyły się losy Europy — a więc i Polski.

To, że nasze jednostki lotnicze zjawiły się na froncie wschodnim później od innych formacji Odrodzonego Wojska Polskiego — nie może dziwić; wyszkolenie personelu, zaznajomienie z nowoczesnym sprzętem lotniczym—wszystko wymagało czasu, czasu, czasu!

Szkolono przecież przeważnie ludzi, którzy dotąd nic z lotnictwem nie mieli wspólnego. Sprzętu i instruktorów dostarczył Związek Radziecki.

I oto 20 sierpnia 1944 roku po raz pierwszy weszła do walki z wrogiem I Dywizja Lotnicza.

Po wielu latach Niemcy znowu ujrzeli w powietrzu samoloty, znakowane biało-czerwonymi szachownicami na płatach. I odtąd stale już spotykali je — od Warszawy do Berlina.

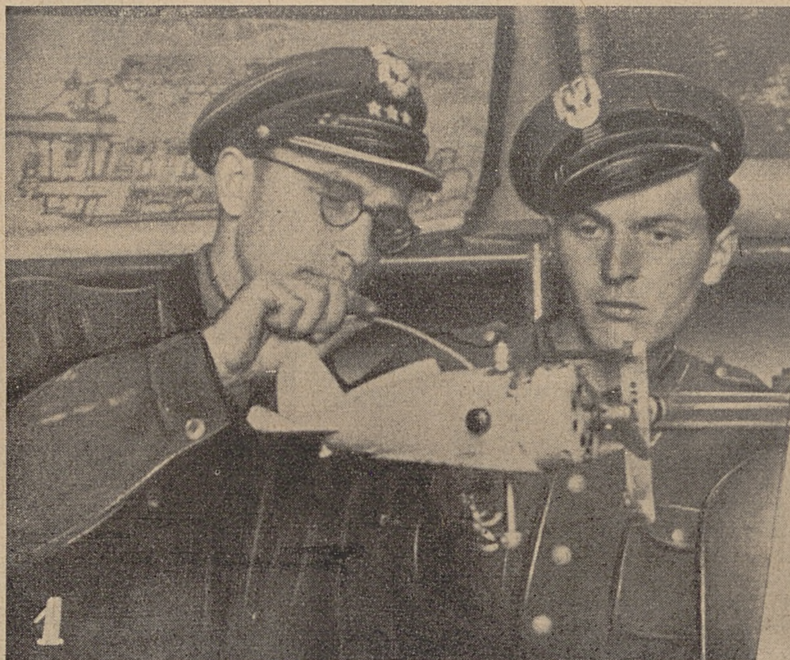
Szczególną rolę odegrało Odrodzone Lotnictwo Polskie w słynnej operacji przełamania tzw. Wału Pomorskiego, zadając nieprzyjacielowi dotkliwe straty, w dużym stopniu przyczyniając się do zdobycia Kołobrzegu — co z kolei doprowadziło do opanowania całego wybrzeża Bałtyku. W ostatnim okresie walk, które zakończyły się sforsowaniem Odry i zdobyciem Berlina, lotnicy polscy,łamiąc opór niemieckiego lotnictwa myśliwskiego, w ciągu 5 dni stoczyli z górą 50 walk powietrznych.

Z tą pierwszą i jakże piękną kartą historii Odrodzonego Lotnictwa Polskiego — na zawsze związane są nazwiska oficerów i żołnierzy I-go Pułku Lotniczego „Warszawa" i II-go Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". I długo nazwiska takie jak: ppłk Wicherkiewicz, kpt. Chromy, por. Kalinowski, por. Kozak, Łazar, Bobrowski, Szwarc — będą dla młodzieży lotniczej synonimem bohaterstwa.

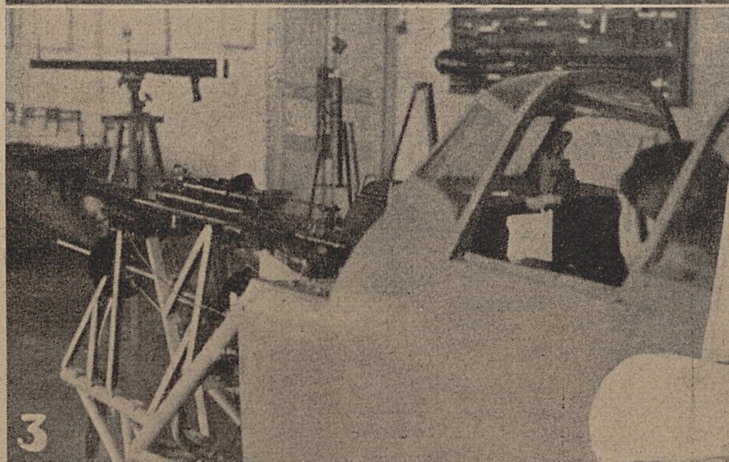
Lotnictwo Polskie przeszło na stopę pokojową. Pracuje lotnicza myśl wojskowa, której wyrazem jest nowy Regulamin Walki Broni Połączonych, precyzujący rolę i miejsce w walce, i stawiający lotnictwu wojskowemu konkretne, określone zadania.

Szkoły Oficerskie Lotnictwa wychowują kadry młodych pilotów, obserwatorów, oficerów technicznych i specjalistów lotniczych.

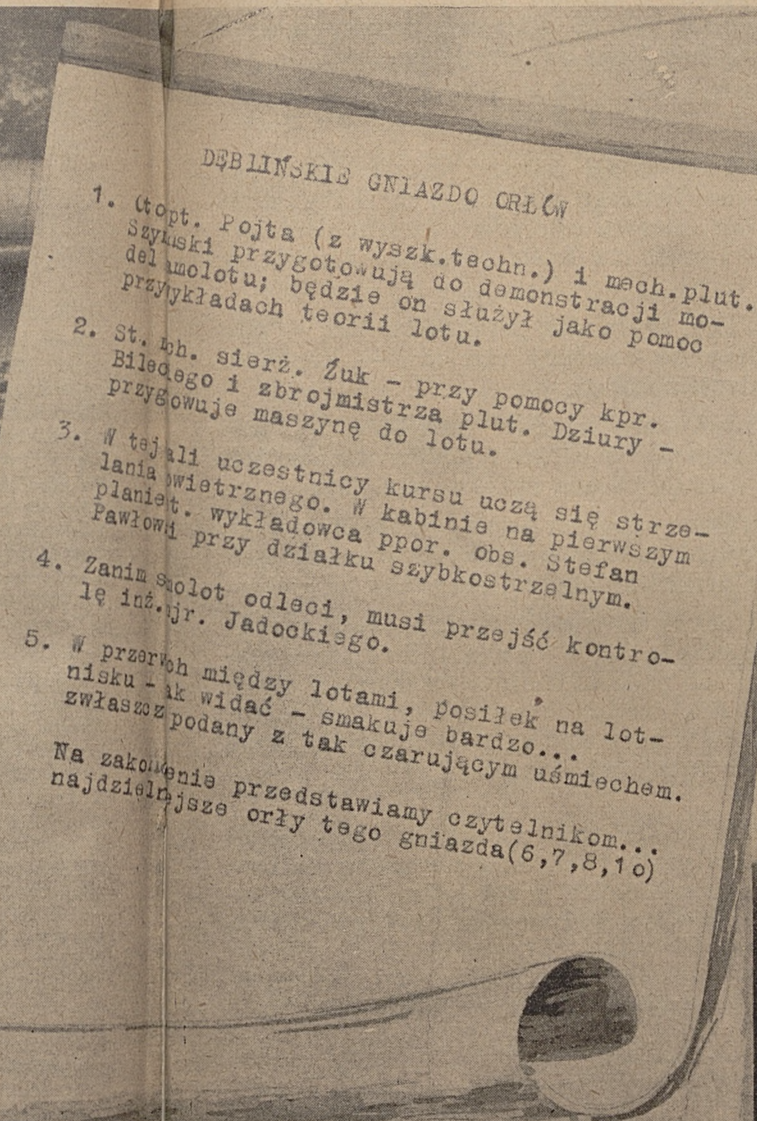
Wczorajsi bohaterowie, po uzupełnieniu swoich wiadomości, stali się wychowawcami młodego pokolenia lotniczego — młodych skrzydeł Odrodzonej Polski.



1



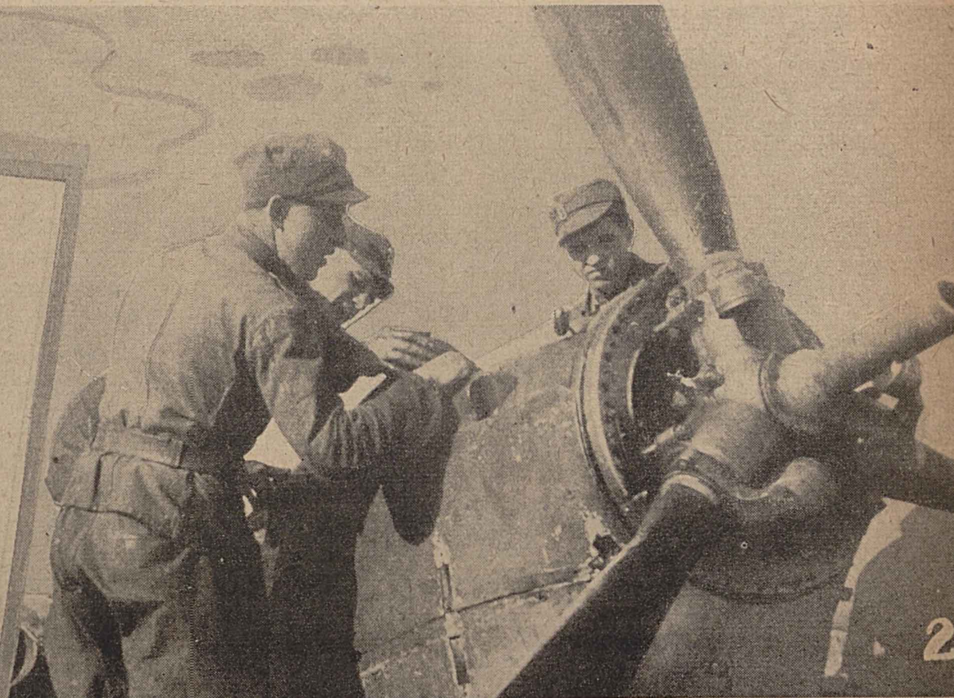
3



DĘBLIŃSKIE GNIAZDO ORŁÓW

1. (to)pt. Pojta (z wyszk.techn.) i mech.plut. Szy[…]ski przygotowują do demonstracji model [s]amolotu; będzie on służył jako pomoc przy [p]rzykładach teorii lotu.
2. St. [m]ch. sierż. Żuk - przy pomocy kpr. Bileckiego i zbrojmistrza plut. Dziury - przyg[ot]owuje maszynę do lotu.
3. W tej [s]ali uczestnicy kursu uczą się strzelania powietrznego. W kabinie na pierwszym planie [p]t. wykładowca ppor. obs. Stefan Pawłowski przy działku szybkostrzelnym.
4. Zanim samolot odleci, musi przejść kontrolę inż.[m]jr. Jadockiego.
5. W przerwach między lotami, posiłek na lotnisku - jak widać - smakuje bardzo... zwłaszcz[a] podany z tak czarującym uśmiechem.

Na zakończenie przedstawiamy czytelnikom... najdzielniejsze orły tego gniazda(6,7,8,10)



2



4



5



6 7 8 9 10



RAJMUND SZUBAŃSKI

Istnieje stare warszawskie powiedzenie, że „nie ma tak pełnego tramwaju, do którego by się jeszcze jeden człowiek nie mógł zmieścić". Podobnie przedstawia się sprawa z artykułami: nie ma zupełnie wyczerpanego zagadnienia, na którego temat nie dało by się czegoś nowego, lub w inny sposób, napisać. Tym razem pod ostrze pióra dostał się Boeing B-17. Dlaczego właśnie on? No, po pierwsze, łatwiej znaleźć coś ciekawego i nieznanego w ciężkim bombowcu, niż w sportowej lekkiej maszynie. A przy tym „Latające Fortece" odegrały swoją rolę w czasie minionej wojny rozpoczynając w 1943 roku lotniczą ofensywę. Ich sukcesy zjednały im w Stanach Zjednoczonych nazwę „glory wagon" — wagon chwały. Na Boeingach latali oczywiście także i nasi rodacy z tamtej strony „wielkiego stawu", a wśród pierwszych lotników nagrodzonych za dzielność najwyższym odnaczeniem amerykańskim — Medal of honor, znalazł się porucznik Józef Sarnoski, bombardier jednej z „fortec".

W lipcu minęło 12 lat od lotu próbnego, dokonanego przez prototyp — Boeinga YB-17. Jak widzimy Forteca posiada, jak na samolot, wiek bardzo sędziwy. W styczniu 1939 roku oblatano nowy typ, YB-17 A, wyposażony po raz pierwszy w turbosprężarkę dla lotów na dużych wysokościach. Model B-17B, który był w produkcji do marca 1940 roku, miał bardziej aerodynamiczny kształt kabiny dziobowej. Między lipcem a listopadem tegoż roku produkowano B-17C, o nieco mocniejszych silnikach. Rok 1941 przyniósł odmianę B-17D, która na podstawie doświadczeń RAF-u została zaopatrzona w odrzucane zbiorniki i zmodyfikowane uzbrojenie.

Dalsze doświadczenia wykazały jednak, że trzeba będzie przeprowadzić daleko idące zmiany i ulepszenia. Rezultatem tego było rozpoczęcie w jesieni 1941 roku na zamówienie Aliantów budowy nowego typu, B-17E. Najważniejszymi inowacjami były: wzmocnienie części ogonowej i dodanie stanowiska dla tylnego strzelca, większe stery wysokości i dobrze odtąd znany, wielki ster kierunkowy. B-17F z nową kabiną bombardiera, produkowano od maja 1942 do sierpnia 1943 roku. Wreszcie 1944 roku w produkcji znajdowały się dwa ostatnie modele: B-17G, oraz B-17H, z wieżyczką pod spodem kadłuba. Tak wygląda w skrócie historia „big jeep" — wielkiego łazika, jak go nazywają lotnicy amerykańscy. Przejdźmy teraz do szczegółów.

*

Stan ilościowy załogi fortecy jest zmienny, zależnie od wykonywanego zadania; w myśl regulaminu wynosi on: czterech oficerów i sześciu podoficerów. Każdy z nich ma ściśle określone funkcje w czasie lotu.

1. I-wszy pilot w randze porucznika, lub — gdy samolot należy do dowódcy eszelonu — kapitana, jest komendantem załogi.

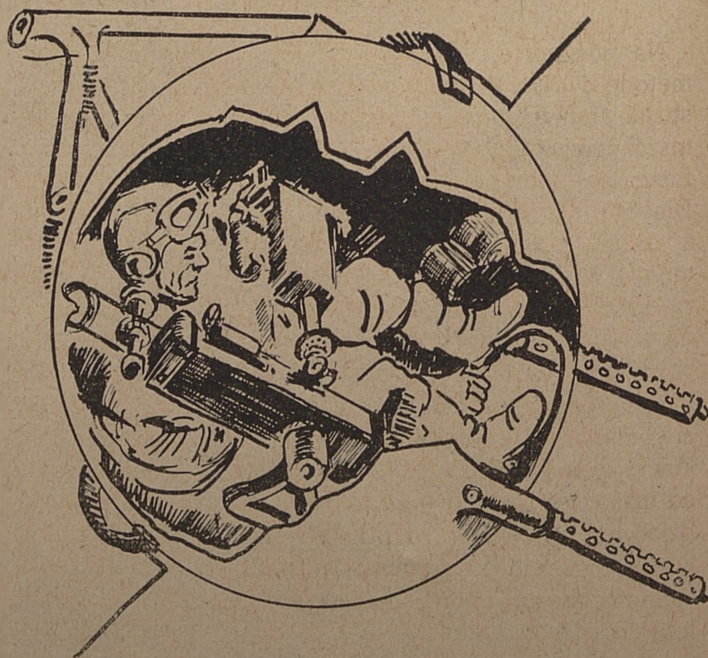
2. II-gi pilot, tzw. „copilot" (podobnie jak tangens — cotangens), w stopniu podporucznika, lub porucznika, kieruje obroną ogniową samolotu.

3. Bombardier — podporucznik. Odnajduje cel, prowadzi samolot na kursie bojowym. W czasie walki obsługuje przednią dolną wieżę.

4. Nawigator, również podporucznik. Jego właściwa rola rozpoczyna się z chwilą rozproszenia maszyn eskadry, lub podczas trudnych warunków atmosferycznych. Dla pomiarów sekstansem, lub kierowania samolotu w nocy według gwiazd posiada przed kabiną pilota specjalną wieżyczkę, zwaną „astrodome".

5. Mechanik pokładowy — sierżant techniczny (stopień, odpowiadający naszemu starszemu sierżantowi). Kontroluje samolot przed lotem, podczas lotu usuwa drobniejsze uszkodzenia. Obsługuje górną wieżę.

Dolne stanowisko ogniowe B-17.



6. Pomocnik mechanika — sierżant· Pomaga mechanikowi i zastępuje go. W walce obsługuje jeden z bocznych km-ów.

7. Radiooperator, zwykle w stopniu sierżanta technicznego. Utrzymuje łączność z bazą i dowódcą eskadry. Wykonuje konieczne reparacje sprzętu radiowego. Obsługuje stanowisko k. m. u góry kadłuba.

8. Strzelec pokładowy i radiooperator. Obsługuje dolną wieżę. W razie potrzeby zastępuje radiooperatora.

9. Strzelec — zbrojmistrz, normalnie sierżant techniczny· Zajmuje się konserwacją i reparacjami broni, oraz celowników, wież i wyrzutników bombowych. Obsługuje boczny k.m.

10. Strzelec pokładowy. Zajmuje najbardziej niebezpieczne stanowisko w ogonie samolotu. Zastępuje także zbrojmistrza.

*

Aby w pełni uzmysłowić trudność i odpowiedzialność pracy pilota Latającej Fortecy nie trzeba wielu słów.

Wystarczy tylko powiedzieć, że w czasie lotu musi on stale kontrolować i mieć na oku... 54 przyrządy pokładowe. Nieźle, co?

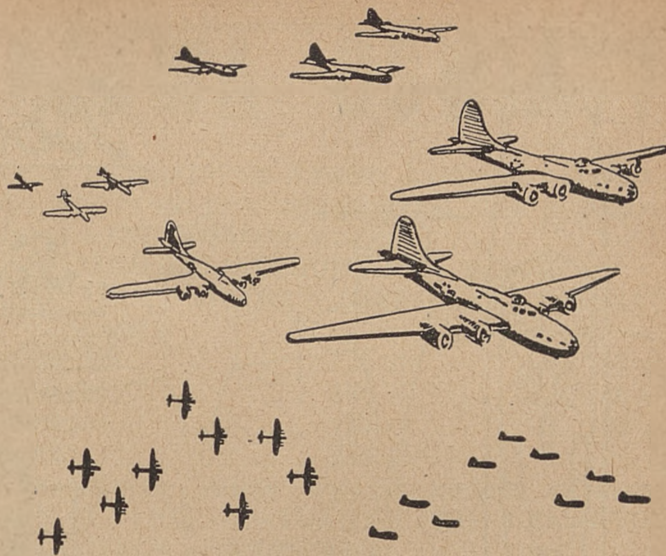
*

Wszyscy skarżą się na panujące u nas obecnie upały, nie od rzeczy będzie więc pomówić trochę o... balii. Nie będzie to, co prawda, zwykła balia, choć kąpać się w niej można, chociaż by... we własnym pocie — po dłuższym pobycie w jej wnętrzu. Ta balia w wydaniu amerykańskim, to dolne stanowisko ogniowe Boeinga. Wieża obraca się hydraulicznie o 360° w płaszczyźnie poziomej i około 45° w płaszczyźnie pionowej. Jest wyposażona w przewody tlenowe, elektrycznie ogrzewana i silnie opancerzona. Specjalny elektryczny wentylator ma usuwać powstające przy wystrzałach gazy spalinowe.

„Bathtub“ jest więc wyposażona w rozmaite udogodnienia, jak jednak widać z załączonego rysunku strzelec nie siedzi w zbyt wygodnej pozycji i okresu pobytu wewnątrz wieży nie zalicza na pewno do najprzyjemniejszych chwil swego życia.

*

Na początku 1944 roku Niemcy zastosowali nową metodę walki z bombowcami alianckimi. Wykorzystując ich słabe uzbrojenie czołowe, roje maszyn niszczycielskich typu Me 110 atakowały od przodu formacje bombowe i rozpraszały ich zwarte szyki· Dlatego też w modelach B-17G i dalszych dodano z przodu pod kadłubem wieżyczkę z dwoma cekaemami. Wieżyczka jest obsługiwana przez bombardiera, który ma celownik wmontowany u góry kadłuba, na wysokości oczu tak, że dla prowadzenia ognia nie potrzebuje zmieniać swego miejsca. Obsługa wieży i uzbrojenia jest całkowicie automatyczna. W przeciwieństwie do innych stanowisk, częściowo, lub całkowicie opancerzonych, bombardier w czasie ataku od czoła jest całą powierzchnią ciała wystawiony na działanie pocisków nieprzyjacielskich. Jego stanowisko jest więc, na równi ze stanowiskiem strzelca ogonowego, najniebezpieczniejszym punktem samolotu.

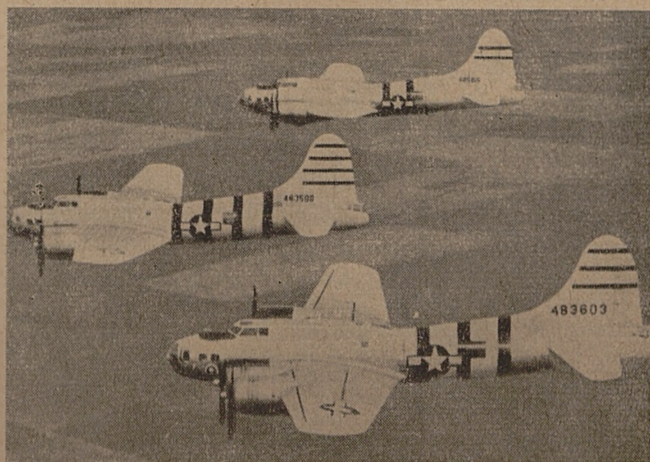


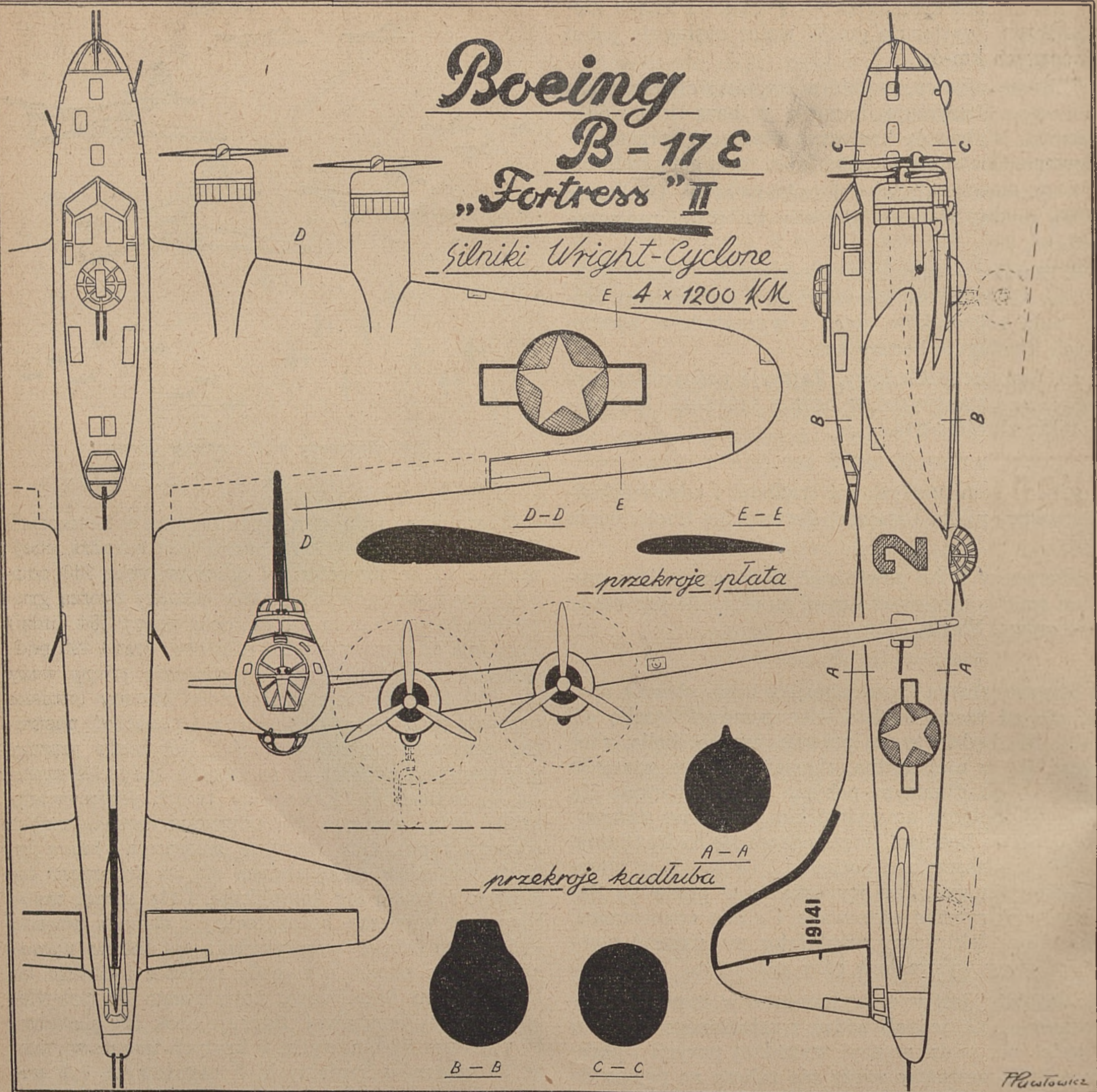
Szyk stosowany przez formacje „fortec“.

*

Najmniejszą jednostką organizacyjną w Lotniczych Siłach Armii (Army Air Forces) jest eskadra, obejmująca 12 bombowców, 67 oficerów, oraz 360 podoficerów i szeregowych. Cztery eskadry tworzą grupę bombową. Razem ze sztabem grupy (84 ludzi) liczy ona 48 samolotów, 294 oficerów, oraz 1 497 podoficerów i szeregowych. Wyposażenie grupy waży ok. 850 ton. W razie konieczności zmiany lotniską przewóz tych wszystkich „larów i penatów“ nastręcza oczywiście sporo trudności. Pół biedy jeszcze, gdy transport odbywa się na szosach (gdyż 3/4 sprzętu, to samochody, które przy takich przeprowadzkach dają procesję 250 pojazdów mechanicznych różnego typu). Gdy szosy są zniszczone, lub z innych względów zdecydowano się na transport· kolejowy, sytuacja się komplikuje. Cały sprzęt motorowy jest wówczas bezużyteczny i stanowi zawadę. Prócz tego żołnierz amerykański jest bardzo wymagający, gdy chodzi o wygody osobiste i dlatego na liście taboru kolejowego, potrzebnego do przewiezienia grupy bombowej, figuruje obok 107 platform, 17 platform 50-tonowych, 9 krytych wagonów, także 30 wagonów sypialnych, 5 bagażowych i 5 wagonów - kuchni. Transport, czy ewakuację można w razie potrzeby przeprowadzić także i wyłącznie drogą powietrzną. Do 48 samolotów bojowych o nośności 6 000 kg dochodzi wtedy 125 maszyn transportowych o nośności ok. 5 ton każda.

Fortece B-17 w locie.





*

Najpewniejszą obronę wyprawy bombowej przed atakami nieprzyjacielskich myśliwców stanowi nie uzbrojenie, ale szyk, który umożliwia pełne i właściwe wykorzystanie tej broni — zarówno w obronie własnej, jak i przede wszystkim — w obronie całości. Zwarty szyk daje dowódcy możność najbardziej sprężystego dowodzenia, a także, już nad celem, możność równoczesnego zrzutu bomb i dokładnego wykonania postawionego zadania. Dlatego też podczas nalotów alianckich można było zaobserwować jak zwarte eskadry wchodziły w fale ognia zaporowego artylerii przeciwlotniczej, ani na cal nie rozluźniając swojego szyku. Przynosiło to czasem straty, ale w ogólnym rezultacie chroniło od większych i dawało sukces.

Wśród całego szeregu szyków, używanych przez Fortece przytaczam tutaj dwa, najbardziej charakterystyczne i najczęściej używane. W szyku pierwszym czołowy eszelon leci na średniej wysokości, drugi ponad, trzeci pod pierwszym. W każdej trójce prawa maszyna leci nieco z tyłu. Nadaje to formacji większą przejrzystość i zwiększoną możność prowadzenia ognia bez obawy uszkodzenia własnych samolotów.

Szyk drugi, znacznie mniej skomplikowany, nazwany został „strzała w dół". Pierwszy eszelon leci najniżej, następne na coraz większych wysokościach. Wadą jego jest duże zgęszczenie maszyn, dające dobre rezultaty w obronie przed myśliwcami, ale ogromnie ułatwiające skuteczny ogień artylerii pl. Stosowany był przy zrzucaniu „dywanów bombowych", przy czym liczne eskadry lecące obok siebie zrzucały seryjnie swe bomby.

(Dokończenie nastąpi)

OKÓLNIK MINISTERSTWA OŚWIATY

Biorąc pod uwagę znaczenie, jakie dla Państwa przedstawia rozwój lotnictwa oraz znaczenie wychowawcze, jakie dla młodzieży szkół wszystkich typów posiada modelarstwo, szybownictwo i latanie motorowe, Ministerstwo Oświaty zwraca uwagę Kuratoriów na bardzo wartościowe w tym zakresie czasopisma:

„SKRZYDŁA i MOTOR" oraz „SKRZYDLATA POLSKA"

zalecając je do użytku młodzieży w starszych klasach szkół powszechnych i we wszystkich szkołach średnich ogólnokształcących i zawodowych.

Czasopisma te mogą oddać duże usługi, a w związku ze zbliżającym się Świętem Lotnictwa będą bardzo pożyteczne przy organizowaniu akcji propagandowej z tym świętem związanej.

PRENUMERATA ULGOWA DLA SZKÓŁ:

	„SKRZYDŁA i MOTOR" (tygodnik)	„SKRZYDLATA POLSKA" (miesięcznik)
miesięcznie	35 zł	15 zł
kwartalnie	100 zł	40 zł
półrocznie	185 zł	80 zł
rocznie	350 zł	

Prenumeratę należy wpłacać czekami na konto P. K. O. I-978 — WYDAWNICTWO CZASOPISM LOTNICZYCH — WARSZAWA.

REGULAMIN DLA KÓŁ SZKOLNYCH LIGI LOTNICZEJ

§ 1.

pkt. 1 (a) Koła szkolne Ligi Lotniczej mogą powstawać we wszystkich szkołach w porozumieniu z Dyrekcją lub Kierownictwem, jeżeli co najmniej 20-tu uczni danej szkoły jest członkami L.L. i wyraża chęć zorganizowania Koła.

§ 2

Czynności organizacyjne

pkt. 1) a) Należy zwołać zebranie informacyjno - organizacyjne, na którym przewodnictwo obejmie osoba, zwołująca zebranie.

b) Przewodniczący powinien objaśnić zebranych o celach i zadaniach Ligi Lotniczej.

c) Zebrani powinni zdecydować o utworzeniu Koła Ligi Lotniczej i powziąć odpowiednią uchwałę, którą podpisują obecni.

d) Zebranie winno wybrać Zarząd i Komisję Rewizyjną Koła Ligi Lotniczej.

§ 3.

Ukonstytuowanie się Zarządu Koła L.L. i Komisji Rewizyjnej

pkt. 1) a) Wybrany na Zebraniu Organizacyjnym Zarząd Koła Ligi Lotniczej składa się z 3 — 5 członków.

b) Zarząd Koła na pierwszym swoim posiedzeniu wybiera spośród siebie — Prezesa, Sekretarza i Skarbnika (oraz ewentualnie ich zastępców).

pkt. 2) a) Komisja Rewizyjna składa się z 3-ch członków.

b) Członkowie Komisji Rewizyjnej na pierwszym swoim zebraniu wybierają spośród siebie przewodniczącego.

§ 4

Władze Koła Ligi Lotniczej

pkt. 1) a) Zarząd Koła L.L. i Komisja Rewizyjna wybierana jest na przeciąg 1-go roku.

b) Władzę najwyższą Koła L.L. stanowi Walne Zgromadzenie członków Koła.

c) Walne Zgromadzenie zbiera się najpóźniej do dnia 1-go października każdego roku kalendarzowego, na którym Zarząd Koła składa sprawozdanie finansowe, podpisane przez członków Komisji Rewizyjnej.

d) Walne Zgromadzenie na wniosek Komisji Rewizyjnej udziela absolutorium ustępującemu Zarządowi, oraz wybiera nowy Zarząd Koła.

§ 5

Opiekun Koła.

pkt. 1) a) Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Oświaty odnośnie przepisów o organizacjach uczniowskich na terenie szkół — Rada Pedagogiczna winna delegować spośród swego grona nauczycielskiego — Opiekuna Koła L.L.

pkt. 2) a) Opiekun może brać udział w każdym zebraniu Zarządu jako głos doradczy, na Walnym Zgromadzeniu wchodzi w skład prezydium.

b) Opiekun Koła L.L. ma pieczę nad pracą Koła zgodnie z obowiązującym statutem L.L. i przepisami szkolnymi.

§ 6.

Legalizacja

pkt. 1) a) O stworzeniu Koła należy powiadomić najbliższy Obwód Ligi Lotniczej najpóźniej w 3 dni po zebraniu organizacyjnym i ukonstytuowaniu się Zarządu Koła. W załączeniu należy przesłać:

a) Nazwę Szkoły oraz jej dokładny adres

b) Odpis protokółu zebrania organizacyjnego

c) Skład osobowy Zarządu i Komisji Rewizyjnej

d) Stanowisko i adres Opiekuna Koła.

pkt. 2) a) Z chwilą otrzymania potwierdzenia rejestracji od Zarządu Obwodu (Okręgu) Koło winno rozpocząć działalność na terenie swojej szkoły.

§ 7

Opłaty członkowskie

pkt. 1) a) Wysokość opłat członkowskich w Kołach szkolnych wynosi minimum zł 5 — miesięcznie.

b) Wysokość opłat może być podwyższona decyzją Walnego Zgromadzenia Koła L.L.

§ 8

Zgromadzenia Koła L.L.

Fundusze Kół szkolnych L.L. tworzą:

a) 25% wpływów z tytułu składek członkowskich

b) 50% wpływów z imprez dochodowych organizowanych przez Koło.

c) 100% dochodów z kolportażu pism lotniczych.

Pozostałe 75% wpływów ze składek członkowskich, 50% z imprez, oraz wszelkie inne opłaty na rzecz L.L. winny być przekazywane natychmiast do kasy właściwego Obwodu L.L. (ew. Dyrekcji Okręgowej L.L.).

§ 13

Legitymacje

Członkowie Koła L.L. winni otrzymać legitymacje podpisane przez 3 osoby z Zarządu t. zn. Prezesa, Sekretarza i Opiekuna Koła (blankiety legitymacji otrzyma Zarząd Koła szkolnego z Dyrekcji Okręgowej L.L.).

§ 14

Gazetki ścienne

Zarząd Koła szkolnego L.L. redaguje i wydaje we własnym zakresie lotniczą gazetkę ścienną.

Poza tym zaleca się, żeby członkowie Koła prenumerowali jedno z krajowych pism lotniczych („Skrzydlata Polska", „Skrzydła i Motor").

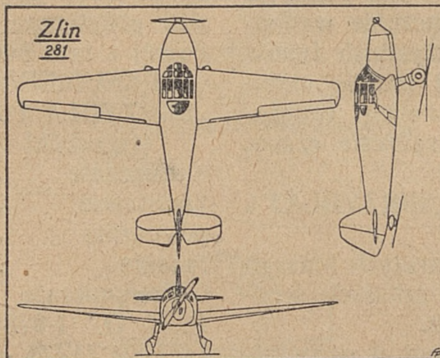
Uwaga:
Instrukcje dla Kół szkolnych L. L. podajemy na stronie 418.

NOWOŚCI ZAGRANICZNE

„ZLIN - 281"

Czeskie zakłady Zlińská Letecká w Zlinie produkujące wyłącznie samoloty szkolne i turystyczne, wypuściły dolnopłat Zlin-281, oparty na doświadczeniach z samolotami poprzednich konstrukcji, zbliżonych do typu 281.

Jest to dolnopłat dwumiejscowy, przeznaczony do szkolenia i turystyki. Płat wolnonośny o wydłużeniu 8,3 posiada pow. 13,5 m². Konstrukcja płata, jak również lotek oraz klap, drewniana. Kadłub konstrukcji pół-skorupowej, drewnianej. Kabina załogi całkowicie oszklona, posiada dwa miejsca obok siebie. Seryjny typ zaopatrzony jest we wszystkie przyrządy pokładowe, przewidziana jest również na żądanie



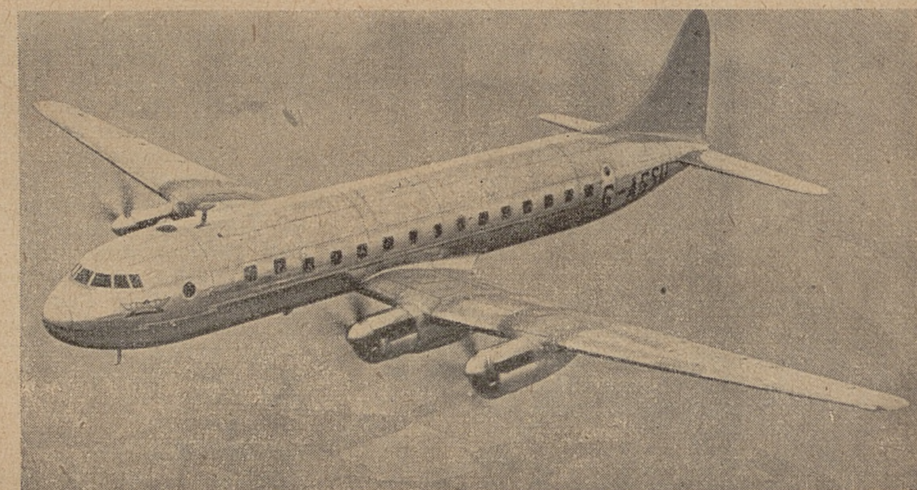
instalacja dla lotów nocnych. Silnik Zlin - Toma 4, czterocylindrowy, szeregowy o chłodzeniu powietrznym, mocy 94 KM. Śmigło drewniane średnicy 2,00 m. Zbiorniki paliwowe mieszczą 120 l benzyny oraz 8 l oliwy.

Podwozie jednogoleniowe, dwukołowe. Amortyzacja hydrauliczna. Główne dane:
Rozpiętość 10,60 m
Długość 7,85 m
Wysokość 2,05 m
Pow. nośna 13,50 m²
Ciężar własny 475 kg
Ciężar całkowity 760 — 800 kg
Obciążenie 56,3 kg/m²
Szybkość max. 200 km/godz.
„ podróżna 180 km/godz.
Pułap 4 600 m
Zasięg 1 000 km

AVRO-TUDOR II

Jeżeli wierzyć reklamie, to 60-cio osobowy samolot komunikacyjny, wyprodukowany przez zakłady Avro jest syntezą osiągnięć technicznych i komfortu, o jakim tylko marzyć mogą pasażerowie lotniczych linii komunikacyjnych.

Kadłub olbrzyma, złożony z pięciu oddzielnych części, izolowanych od otoczenia termicznie i akustycznie, mieści w swym wnętrzu oprócz pomieszczeń dla załogi, luksusowo urządzone kabiny dla pasażerów, pokład spacerowy, tualety, kuchnie elektryczne itp. Naturalnie kabiny są hermetyczne, pozwalają więc na loty na wielkich wysokościach bez użycia kłopotliwych aparatów tlenowych.



Przy 60-ciu pasażerach Avro-Tudor II ma zasięg 3 000 km przy szybkości podróżnej 370 km/godz. Jako samolot dalekiej komunikacji posiada 40 miejsc siedzących, które można zmienić na 22 łóżka. W wersji towarowej Tudor II może unieść 9 ton ładunku na odległość 800 km z szybkością podróżną 322 km/godz. Napędu dostarczają samolotowi 4 silniki Rolls-Royce Merlin 621 o maksymalnej mocy po 1 740 KM każdy.

Z dodatkowymi zbiornikami samolot ma maksymalny zasięg 6 450 km. Pułap 9 320 m. Długość rozbiegu 730 m. Ciężar własny samolotu z wyposażeniem komunikacyjnym wynosi 21 000 kg. Ma ksymalny ciężar w locie wynosi 36 300 kg.

A oto wymiary samolotu:

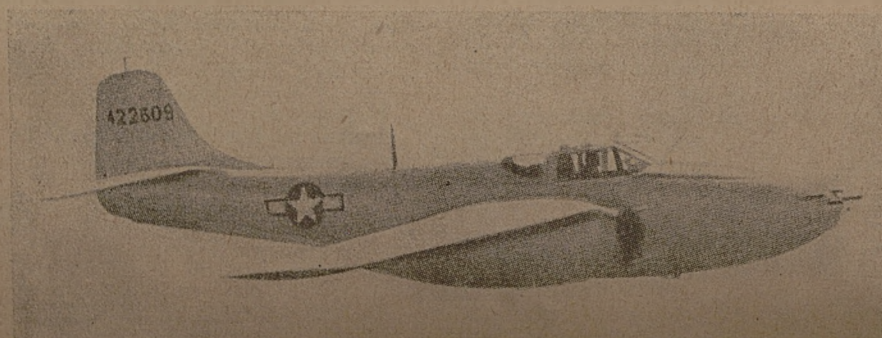
Rozpiętość skrzydeł 36,6 m; długość 32,2m; wysokość (do najwyższego punktu statecznika pionowego) 10,4 m.

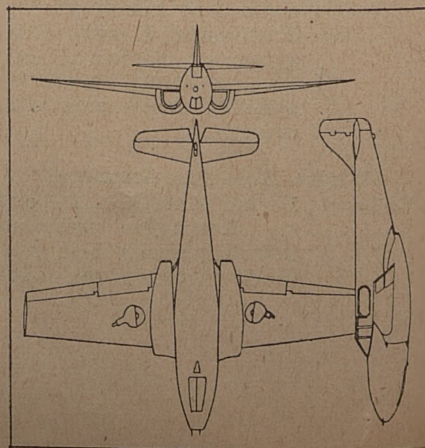
BELL P-59-A „AIRACOMET"

Dwuturbinowy, jednoosobowy, myśliwiec treningowy (jako zaprawa dla pilotów, mających latać na P-80A). Podwozie trójkołowe — przednie koło chowane do kadłuba — tylne dwa do skrzydeł. Konstrukcja całkowicie metalowa.

Airacomet uzbrojony jest w 2 działka kal. 37 mm w przodzie kadłuba lub 1 działko kal. 37 mm i 3 k.m. kal. 12,7 mm. Oprócz tego Airacomet zabiera dwie bomby po 450 kg lub osiem 27-kg pocisków rakietowych. Napęd stanowią 2 silniki odrzutowo-strumieniowe General Electric J-31-3 o sile ciągu 900 kg każdy.

Rozpiętość 13,86 m
Długość 11,61 m
Wysokość 3,6 m
Powierzchnia płatów 35,76 m²
Ciężar pustego samolotu 3 577 kg
Ciężar użyteczny (normalny) 1 300 kg
Ciężar użyteczny (maksymalny) 2 140 kg
Obciążenie płatów (ładunek normalny) 130 kg/m²
Zbiornik paliwa wewnętrzny 960 l
Zbiornik paliwa dodatkowy 1 000 l
Szybkość maksymalna na wys. 9 000 m 660 km/godz
Szybkość maksymalna na wys. 1 500 m 610 km/godz
Szybkość podróżna (60% mocy) 480 km/godz
Zasięg (przy 480 km/godz na 6 000 m) (1 160 l pal.) 384 km
Zasięg (przy 460 km/godz na 6 000 m) (1 960 l pal.) 840 km
Szybkość wznoszenia na wys. 1 500 m 960 m/min
Szybkość wznoszenia na wys. 9 000 m 360 m/min
Czas wznoszenia na 3 000 m 3,2 min
Czas wznoszenia na 6 000 m 7,4 min
Pułap praktyczny 13 800 m
Rozbieg 692 m
Dobieg — 592 m





HUMOR LOTNICZY



A zwracałem ci uwagę, że odwracalne śmigło doskonale hamuje!
„Air Reserve Gazette"



Dziwnie słabe noszenie dzisiaj!
„Aeronautics"



Wycieczka w rodzinnym gronie, to przyjemność dla wszystkich!
„The Aeroplane"



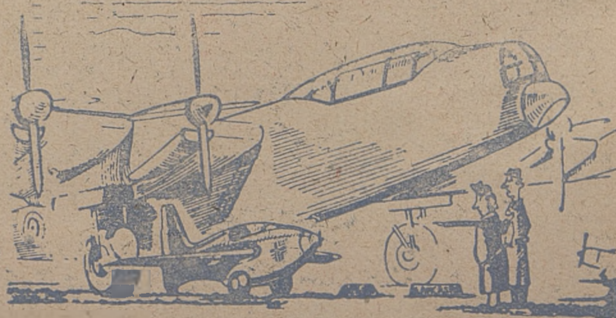
Cóż winien samolot, że instruktor „kręci" w prawo, a uczeń w lewo?
„Air Reserve Gazette"



Nie ma takiej dziedziny, gdzie by śmigłowce nie znalazły zastosowania.
„Aeronautics"



Firmy transportowe używają obecnie samolotów towarowych Bristol Frighter.
„The Aeroplane"



(Na wystawie lotniczej w Londynie można było oglądać wszelkie nowoczesne samoloty od angielskich olbrzymów do maleńkich prototypów odrzutowców niemieckich) Dobrze zorientowany zwiedzający, patrząc na znaki rozpoznawcze: „Nic dziwnego, że wygraliśmy wojnę!"
„Air Reserve Gazette"

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasop sm Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa. Królewska Nr 2. Opłata pocztowa uiszczona gotówką

